

艇の違反に対する 裁量ペナルティー・ガイドライン

1. 違反に対する適切なペナルティーを決定する裁量がプロテスト委員会にある場合、そのペナルティーは、ゼロ点(ペナルティーなし)からDSQの範囲に及びます。ペナルティーは、このガイドラインに沿って決定されます。

ただし、違反が故意あるいは悪質な場合には、プロテスト委員会は規則2(公正な帆走)に基づくペナルティー(DNE)を考慮します。

2. 裁量ペナルティーは、予め決められた標準ペナルティーを単純に与えるものではありません。ペナルティーは、一貫性を保ちながら、状況に応じて調整されます。共通した基本的な考え方は、違反に対して先ず基本的なペナルティーを決定し、次に状況に応じてペナルティーを増減するというものです。
3. 基本ペナルティーは、表1と表2に与えられています。表1には、具体的な規則違反に対するバンドが示されています。表2は、表1に挙げられていない規則違反に対するバンドを決める際に用いられます。表1にバンドの範囲が示されている場合には、その範囲の中でバンドを決める際にも表2が用いられます。
4. ペナルティーは次の4つのバンドに分けられ、その中点は通常の基本ペナルティーです。

バンド 1: 0 - 10% (中点 5%)

バンド 2: 10 - 30% (中点 20%)

バンド 3: 30 - 70% (中点 50%)

バンド 4: DSQ/DNE(初期値DSQ)

5. まず、表1と表2を用いて、適用されるバンドを決定します。基本ペナルティーが、決定したバンドの中点とします。次に、バンド内でペナルティーの増減やバンドの増減が必要な要素があるか否か、またはバンドを変更するかどうかを決定します。
6. 以下の質問に対する肯定的な回答は、ペナルティーの軽減につながります。
 - (a) 違反は偶然であったか。
 - (b) 違反せざるを得ない事情や尤もな理由があったか。
 - (c) 違反は競技者自ら自らプロテスト委員会に報告されたか。
 - (d) その艇の乗員や支援者以外の誰かが、その違反行為の原因となったか。
7. 以下の質問に対する肯定的な回答は、ペナルティーの加重につながります。
 - (a) 違反は繰り返されたか。
 - (b) 違反は、判断ミスや不注意ではなく、意図的であったか。
 - (c) 競技者は、違反を隠そうとしたか。
 - (d) 誰かに迷惑をかけたか。

8. プロテスト委員会は、ペナルティーを加重すべきか軽減すべきかを決定するために、その他の質問をすることができます。
9. ペナルティーを決定した後は、以下に基づき得点が与えられます。
 - (a) 裁量ペナルティーは、リタイアまたはDSQの得点より悪くはない。
 - (b) パーセンテージペナルティーは、小数点以下第2位を四捨五入する。
 - (c) 違反が艇の性能に影響した場合、抗議が全てのレースにおいて有効である限り、影響した全てのレースにペナルティーが課される。
 - (d) 違反が艇の性能に影響なく、とりわけ大部分が手続き上の問題であった場合には、規則64.2に定められている通り、ペナルティーはそのインシデントに時間的に最も近く帆走したレースに課される。
10. 裁量ペナルティーを適用する場合の判決、または規則64.6に基づいて裁量ペナルティーが決定された場合の判決文には、以下のような記述が含まれます。
 - (a) 裁量ペナルティー・ガイドラインに基づき、出発点を××%と決定した。
 - (b) 「●●であったので、ペナルティーを軽減した。」または「ペナルティーを軽減すべき事情はなかった。」
 - (c) 「●●であったので、ペナルティーを加重した。」または「ペナルティーを加重すべき事情はなかった。」
 - (d) 「ペナルティーは××%とし、[当時の全レースに]または[第YYレースに]適用される。」

表1 規則違反と対応するバンド

NOR8.2 SI 1.3	全日本学生ヨット連盟規約	
	470級学連申し合わせ事項	
	スナイプ級学連申し合わせ事項	
	艇体への大学名表示に関する学連もう合わせ事項	
	大会役員の妥当な要求に応じなかった	2-4
	もっともな理由があった	2-3
	もっともな理由がなかった	4
NOR12.5 付則G	識別	
	貼り付けていなかった	1
	貼り付けてあるが、正しい位置、色ではなかった。	1
	貼り付けてあるが、クラス規則に従い承認されたメーカーによって製造されたものではなかった	1
SI 4.3	D旗掲揚前の離岸	
	陸上に留まる指示に従わなかった	1-4

SI 10.2	スタートエリアの回避		
		進入したが、艇や運営艇に影響を与えていない	1
		レース中の艇を妨害した(規則23.1に違反した) 運営艇を妨害した	4 2-4
SI 19.1	装備の交換		
		最初の妥当な機会に提出しなかったもっともな理由があった	1
		最初の妥当な機会に提出しなかったもっともな理由がなかった 装備を不適合な装備に交換した	3 4
SI 20	装備と計測のチェック		
		指示に従わなかった事情やもっともな理由があった 指示に従わなかった事情やもっともな理由がなかった	1 3
SI 24	無線通信		
		全ての艇に利用可能でない、音声、無線やデータ、または携帯電話のメッセージの送受信を行った	3

クラス規則		
	セール番号、国を示す文字	1
	セールストッパが無い、または適切ではない位置にある	2
	バンドを越えてセールを展開	3
	禁止されるハル/foil表面の整形または再仕上げを行った	4
	登録されていない装備を使用した(ただし認証されている)	3
	安全装備の非搭載、または、不適切な安全装備であった	1-4
	禁止された GPS またはその他の電子機器を使用した	4
	計測証明のない装備の使用した	4
	補正おもりがない、または、正しくない位置にある	4
	規定された許容範囲を超える装備(損傷または通常の損耗を除く。RRS64.4(a)参照)	
	○ 艇速・性能に影響する可能性がない	1
	○ 艇速・性能に影響する可能性はあるが、明らかでは無い	2
	○ 艇速・性能に明らかな影響がある	4

表2 ペナルティーを決定するための一般的な質問

違反行為が危険を及ぼす可能性があったか？	
可能性はなかった	1
及ぼす可能性はあったが、確かではない	2-3
及ぼした	4
艇は、競技上の有利を得なかったことを証明できたか？	
有利を得た可能性はなかった	1
有利を得た可能性はあるが、明らかではない	2-3
明らかに有利を得た	4
その違反行為が、セーリング・スポーツの名誉を傷つける可能性があったか？	
無い	1
懸念されるが、確かではない	2-3
ある(プロテスト委員会は、規則 69 に基づく審問召集を検討する。)	4
その違反行為が損傷や傷害を引き起こす可能性があったか？	
無かった	1
可能性はあったが、確かではない	2-3
引き起こした	4

支援者の違反に対する 裁量ペナルティー・ガイドライン

1. プロテスト委員会が審問において、支援者が規則に違反したと判断した場合、規則64.5は、その支援者へのペナルティーや明らかな場合には艇へのペナルティーを規定しています。裁量ペナルティーは、単なる標準ペナルティーのリストではありません。全体的な概念は、特定の違反に対する基本的なペナルティーを確立し、状況に応じてペナルティーの増減をすることです。不正行為の場合、支援者と支援艇に対するペナルティーは、規則69に基づき決定されません。
2. 支援者に対する裁量ペナルティー
- 2.1 ペナルティーは次の5つのレベルに分けられます。
 - レベル1 : 警告
 - レベル2 : その支援者を1レース以上、出艇させない
 - レベル3 : その支援者を1日以上、出艇させない
 - レベル4 : その支援者を1日以上、大会会場に入れない
 - レベル5 : その支援者を残りの大会期間中、大会会場に入れない、および/または、規則69に基づく不正行為でその支援者を告発するなど、規則の規定に従ってプロテスト委員会の権限内でその他の措置を講じる

2.2 裁量ペナルティーの基本ペナルティー

安全性	レベル
<ul style="list-style-type: none"> すべての安全装備を搭載していなかった 	2-4
<ul style="list-style-type: none"> 支援者への通告後に従わなかった 	4-5
<ul style="list-style-type: none"> 乗艇する全員分の十分なライフジャケットを搭載していなかった 	3-5
<ul style="list-style-type: none"> ライフジャケットを着用していなかった、または支援者でない乗員がライフジャケットを着用していなかったが、初めてであった 	1-3
<ul style="list-style-type: none"> 陸上または水上のいずれかで警告したが、遵守しなかった 	3-4
<ul style="list-style-type: none"> 水上においてキルコードを装着していなかったが、初めてであった 	1-3
<ul style="list-style-type: none"> 陸上または水上のいずれかで警告したが、従わなかった 	3-5
<ul style="list-style-type: none"> 適切な保険に加入していなかった 	3-5
<ul style="list-style-type: none"> 指定されたドライバーは、モーターボートの運転免許証を持っていない 	3-5
<ul style="list-style-type: none"> 認められていない人員が乗船していた 	2-4
<ul style="list-style-type: none"> 機器、機器の一部、ブイ、標識、または同様の物品を永久に水中に放置した 	3-5
<ul style="list-style-type: none"> 識別旗を表示していなかった 	2-4
<ul style="list-style-type: none"> 制限速度を含むローカル規定を守らなかった 	1-5
<ul style="list-style-type: none"> 不適切な行動、危険な行為、競技の公平性または安全性に影響する行動に関与した 	3-5
セーリング会場と制限区域	
<ul style="list-style-type: none"> 進水または着岸のために指定されたエリアを使用しなかった 	1-2
<ul style="list-style-type: none"> 禁止された区域に駐車またはトレーラーを置いたままにした 	1-2
<ul style="list-style-type: none"> セーリング会場内に未登録の支援艇がいた 	3-5
<ul style="list-style-type: none"> 立ち入り禁止区域の外に留まらない、または指定区域内に留まらなかった 	3
<ul style="list-style-type: none"> レース中の艇および運営艇に干渉した 	3-5
<ul style="list-style-type: none"> レース中の艇の近くで引き波を最小限にしなかった 	1-3
<ul style="list-style-type: none"> 故意にゴミを水中に捨てた 	3-5
電子機器と通信	
<ul style="list-style-type: none"> VHF ラジオ、タブレット、携帯電話またはその他の通信機器の不正使用 	2-5
<ul style="list-style-type: none"> VHF 等を介した不適切な通信 (RC への妨害) 	1-2
<ul style="list-style-type: none"> 冒とく的な表現または口汚い表現 (RC、TC、OA、プロテスト委員会または他の支援者に対して) 	1-5
<ul style="list-style-type: none"> 許可なくドローンを操作した 	2-5
<ul style="list-style-type: none"> 技術的なドーピング: 情報 (すなわち気象)、ハードウェア (すなわちボート)、および選手を含むパフォーマンスを向上させるための非倫理的な方法や技術などを使用した 	2-5
その他	
<ul style="list-style-type: none"> その他の指示に従わなかった 	1-4
<ul style="list-style-type: none"> レースオフィシャルからの合理的な要求に応じなかった 	1-5

3. 艇に対する裁量ペナルティー

3.1 プロテスト委員会は、規則 60.3(d)または規則 69 に基づき支援者の違反における審問の当事者である艇に対して、あるレースでのその艇の得点を DSQ 以下に変更することによりペナルティーを与えることもできます。ペナルティーを決定する際、プロテスト委員会はこの文書に基づきます。

3.2 ペナルティーは4つのバンドに分割され、中間点は通常の基本ペナルティーです：

(a)バンド1 - 0-10%(中間点 5%)

(b)バンド2 - 10-30%(中間点20%)

(c)バンド3 - 30-70%(中間点50%)

(d)バンド4 - DSQ

3.3 以下の表を使用して適用されるバンドを決定します。プロテスト委員会は、ペナルティーを増加または減少すべきかを決定するために他の質問をすることができます。「基本ペナルティー」がバンドの中間点にあると考えてください。

その艇は競技上の有利を得たか？	バンド
<ul style="list-style-type: none"> ・ 有利を得た可能性はない ・ 有利を得た可能性はある ・ 明らかに有利を得た 	<p>1</p> <p>2-3</p> <p>4</p>
プロテスト委員会が、前の審問の後、艇にペナルティーを課すこともあると艇に対して書面で警告した後、支援者が更なる違反を犯した。 その違反行為により損傷または負傷が発生する可能性はあったか？	
<ul style="list-style-type: none"> ・ なかった ・ 可能性はあったが、確かではない ・ あった 	<p>1</p> <p>2-3</p> <p>4</p>
その違反行為により安全性が損なわれる可能性があったか？	
<ul style="list-style-type: none"> ・ なかった ・ 可能性はあるが確かではない ・ あった 	<p>1</p> <p>2-3</p> <p>4</p>
その違反行為がセーリング・スポーツの名誉を傷つける可能性があったか？	
<ul style="list-style-type: none"> ・ なかった ・ 可能性はあるが確かではない ・ あった 	<p>1</p> <p>2-3</p> <p>4</p>

得点および判決の記述は、艇の違反に対する裁量ペナルティーの項番9、10に準じます。

3.4 以下の質問に対する肯定的な回答は、ペナルティーの軽減につながります。

- (a) 違反は偶然であったか、または回避できなかったか？
- (b) 違反せざるを得ない事情やもっともな理由があったか？
- (c) 支援チーム以外の誰かが、その違反行為を犯したか？
- (d) 支援者は違反を認め、調査に貢献したか？

3.5 以下の質問に対する肯定的な回答は、ペナルティーの加重につながります。

- (a) 違反は、判断ミスや不注意ではなく、意図的であったか？
- (b) 違反を隠そうとしたか？
- (c) 誰かに迷惑をかけたか？
- (d) 支援者は更なる違反を犯したか？

プロテスト委員会は、ペナルティーを加重すべきか軽減すべきかを決定するために、その他の質問をすることができます。

2022年9月22日
プロテスト委員長
石川 雅之